

SESIÓN # 28

CONTINUACIÓN 1

03/10/2018



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Quito, D.M., 02 de octubre de 2018

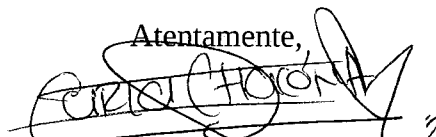
CONVOCATORIA No. 028-CEOCESCC-AN-2018

Por disposición del Asambleísta, Magíster Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, en concordancia con el artículo 8 numerales 1 y 2 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales, **se convoca a las y los Asambleístas integrantes de la Comisión, a la continuación Sesión Ordinaria No. 028, a desarrollarse el día miércoles 03 de octubre de 2018, a las 16H30, en el Salón 1 de la Asamblea Nacional** ubicada en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Análisis, revisión y/o aprobación de los siguientes artículos del eje transporte terrestre:

Artículos: 51, 57, 63, 68, 74, 75, 76, 80, 81, 82, 83 y 84.

Atentamente,


Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA





REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Comisión Especializada para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Acta N° 28-1

Continuación 1 de la Sesión N°. 28-CEOCESCC-AN-2018 de 03 de octubre de 2018

Preside la Sesión: Msc. Fafo Gavilánez Camacho

En el Distrito Metropolitano del cantón Quito, a los tres días del mes de Octubre del dos mil dieciocho, siendo las dieciséis horas con treinta y ocho minutos, se reúne la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el primer piso ala oriental del edificio de la Asamblea Nacional, ubicada en la Avenida 6 de Diciembre y Piedrahita.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** que constate el quorum.

La **señora Secretaria** procede a constatar el quorum.

Asambleísta Michel Doumet	Presente
Asambleísta Fabricio Villamar	Ausente
Asambleísta Carlos Viteri	Presente
Asambleísta Fredy Alarcón	Presente
Asambleísta Fafo Gavilánez	Presente
Asambleísta Luis Pachala	Presente
Asambleísta Marcelo Simbaña	Presente
Asambleísta Ana Belén Marín	Ausente
Asambleísta Javier Cadena	Presente

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** dé lectura de la convocatoria.

“CONVOCATORIA No. 028 -CEOCESCC-AN-2018

Por disposición del Asambleísta, Magíster Fafo Gavilánez Camacho, Presidente de la Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 numerales 1 y 2 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, en concordancia con el artículo 8 numerales 1 y 2



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales, se convoca a las y los asambleístas integrantes de la Comisión, a la Continuación de la Sesión Ordinaria No. 028, a desarrollarse el día miércoles 3 de Octubre del 2018, a las 16H30, en el Salón de Uso Múltiple, ubicado en el edificio de la Asamblea Nacional en la avenida 6 de Diciembre y Piedrahita de la ciudad de Quito, con el fin de tratar el siguiente orden del día:

1. Análisis, revisión, y o aprobación de los siguientes artículos del eje de transporte terrestre. Artículo 51,57,63,68”.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** verifique si existe algún cambio del orden del día, a lo que la **señora Secretaria** manifiesta que no existe ningún pedido.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro**, con el fin de que realice una presentación sobre transporte comunitario.

Ángel Sampedro Representante de la Agencia Nacional de Tránsito en primer lugar da un saludo a las y los Asambleístas presentes en la sala y precisa que después de que se ha discutido en la mesa técnica en relación al artículo cincuenta y uno de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, referente al transporte comunitario considera que se ha hecho una exposición sobre este tema, por lo tanto indica que quisiera poner en consideración debido a que existen temas que deben ser tomados en cuenta y cede la palabra al **señor Segundo Ronquillo**.

Segundo Ronquillo Representante de la Agencia Nacional de Tránsito en su intervención manifiesta que en representación de la ANT quiere realizar la siguiente presentación sobre transporte comunitario, indica que a petición de la CONAIE se realizó un estudio de necesidad en las provincias de Cotopaxi, Chimborazo, Imbabura y Tungurahua, con la participación de la Escuela Politécnica Nacional, con la finalidad de realizar análisis de encuestas de necesidad de Transporte Comunitario para garantizar la transparencia cuyo convenio fue firmado el veinte y dos de noviembre del dos mil diecisiete entre la ANT y la CONAIE.

Entre los requisitos que habrían presentado las organizaciones a través de la CONAIE manifiesta es la regularización de los vehículos que actualmente prestan transporte comunitario, ampliar el área de operación, el acceso a los centros urbanos, es decir; centros comerciales, colegios, y que se permita el libre tráfico en estas zonas. Indica que no se pudo llegar a un acuerdo en lo relacionado a la regularización de la flota que está prestando el servicio; de la misma manera precisa que dentro de la legislación comparada en países que tienen este tipo de servicio como España y Brasil en el que denominan servicio de transporte público rural, se utiliza un tipo de vehículo microbús con una capacidad mínima de 18 personas y el ámbito de operación es municipal con los requisitos que establece la Ley en cada uno de estos países.

En cuanto a la seguridad indica que también se ha realizado un análisis de los siniestros y fallecidos indicando que en la movilidad existe un déficit importante en este tipo de servicio e insiste en la



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

necesidad de este tipo de vehículos en las zonas rurales alcanzando una demanda insatisfecha de cuatrocientos cuarenta y cinco mil quinientos treinta y ocho (435,538) usuarios semanales que requieren de este servicio, sin embargo, indica que la seguridad es muy importante para la Agencia Nacional de Tránsito y la falta de cobertura de transporte público en la ruralidad hace que el servicio se lo presente en camionetas de cabina simple y doble cabina.

Los siniestros en las zonas rurales a nivel nacional son de ocho mil cuatrocientos cuarenta y ocho y en las zonas urbanas de veinte mil diecinueve, en cuanto a los fallecidos en las zonas rurales es de mil doscientos sesenta y seis y en las zonas urbanas ochocientos ochenta y siete señala.

Indica que el Reglamento de la Agencia Nacional de Tránsito y el COIP, sancionan a los conductores que lleven pasajeros en los baldes de las camionetas y precisa que se debe analizar la necesidad de este tipo de transporte. Los decretos nueve y setenta y cinco que establecen la excepcionalidad del transporte de personas en los baldes mientras no exista un tipo de servicio. Menciona que han existido algunos siniestros en las prestación de este servicio.

Indica que al levantar la información en estas provincias en base a las encuestas realizadas a hogares teniendo como base la metodología del INEN, con una encuesta de ocho mil novecientos treinta y seis encuestas en razón a que hubieron inconvenientes en las provincias de Imbabura y Tungurahua, no se pudo realizar más. Indica que los principales motivos para los desplazamientos en este tipo de transporte son estudios treinta y ocho por ciento (38%), trabajo el veinte y tres punto siete por ciento (23,7%) y trabajo el doce punto cuarenta y cinco por ciento (12,45%); así mismo indica que los vehículos más utilizados son cabina simple con el cuarenta y siete punto sesenta y nueve por ciento (47,69%) camionetas doble cabina con el veinte y tres punto treinta y dos por ciento (23,32%) y camiones ligeros con el trece punto cuarenta y cinco por ciento (13,45%), indica que dentro de la vida útil se tienen cuatrocientas cuarenta y siete (447) camionetas que representan el cincuenta y cuatro punto noventa y ocho por ciento (54,98%) y fuera de la vida útil esta trescientos sesenta y seis (366) camionetas. En tal motivo reitera que este porcentaje es necesario considerar en virtud de que éstas unidades deben estar en perfectas condiciones ya que en los sectores rurales son de tercer y cuarto orden y deberán estar en perfectas condiciones para evitar cualquier tipo de accidentes, establece que según la ANT el límite para este tipo de vehículos es de quince años y las unidades revisadas superan este límite permitido de este tipo de unidades.

En cuanto a los números de pasajero semanales de las provincias que han tenido lugar en encuestas manifiesta que asciende en Cotopaxi a un millón sesenta y nueve mil ciento cuarenta y siete pasajeros semanales; Chimborazo con doscientos veinte y cinco mil novecientos cincuenta y seis pasajeros semanales; Imbabura con sesenta y cuatro mil seiscientos veinte y ocho pasajeros y Tungurahua con quinientos treinta y seis mil novecientos sesenta y ocho pasajeros semanales que da un total de un millón ochos ciento noventa y seis mil setecientos setenta y seis pasajeros que se deben movilizar semanalmente en las cuatro Provincias en estudio.

Dice que la oferta de estudio que se ha podido identificar es con el levantamiento que se realizó en campo por miembros de la Agencia Nacional de Tránsito y se tiene una cantidad de mil cuatrocientos cincuenta y un mil asientos disponibles para el servicio de transporte comunitario



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

habiendo un déficit o brecha total de más de cuatrocientos cuarenta y ocho mil pasajeros que requieren movilizarse, de la misma manera indica que se han identificado rutas en las cuales está operando este transporte informal en Cotopaxi sesenta y siete; Chimborazo veinte y cinco; Imbabura cuarenta y seis y Tungurahua con cuarenta y nueve que da un total de doscientos ochenta y siete rutas expresa.

Indica que en la actualidad se han analizado doscientos cuarenta y cuatro rutas que representa el ochenta y cinco por ciento, de las cuales ciento ochenta y siete son rentables que representan los setenta y seis punto siete por ciento y cincuenta y siete no son rentables, analizado estos datos informa que si se trasladarían de manera segura una capacidad segura del diez por ciento de la totalidad de las rutas, es decir, que no todas las rutas son rentables y apenas el diez por ciento tienen su rentabilidad. Esto hace suponer que al no ser rentables, las personas que realizan el servicio tendrían que transportar a otros centros más poblados lo cual transferiría con el transporte comercial público que se tienen autorizados.

Para finalizar precisa que se debe asegurar que en caso de que se incorpore este nuevo servicio se debe asegurar que cumpla con los requisitos que precisa la Ley, como años de vida útil, revisión técnica vehicular siendo este es un parámetro importante para que se brinde el servicio, al igual que un conductor con licencia profesional tipo C y la prohibición de conducir en zonas urbanas, con esto finaliza su intervención.

El **Presidente de la Comisión** solicita a la **señora Secretaria** dé lectura al artículo cincuenta y uno .

La **señora Secretaria** da lectura al artículo cincuenta y uno vigente y la propuesta de reforma: "Artículo 51.- (Clases de servicios de transporte terrestre).- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial;
- c) Por cuenta propia; y,
- d) Particular.

Art. 51.- (Clases de servicios de transporte terrestre).- Para fines de aplicación de la presente Ley, se establecen las siguientes clases de servicios de transporte terrestre:

- a) Público;
- b) Comercial;
- c) Por cuenta propia; y,
- d) Particular.
- e) Transporte de Sustancias Peligrosas".

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **asambleísta Luis Pachala** en su intervención manifiesta que se debería pedir el aporte de la Policía Nacional ya de una manera formal y de una visión técnica al igual que la Comisión de Tránsito del Ecuador.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Capitán de la Policía Nacional Luis Espinosa**.

El **Capitán de la Policía Nacional Luis Espinosa** en su intervención manifiesta que según los datos de la ANT ha sido nutrida y que existe aproximadamente un millón de usuarios que utilizan este servicio. Menciona que el servicio comunitario existe y se está realizando de forma ilegal e informal la problemática que existe es que aunque es viable se tienen que satisfacer las necesidades de seguridad vial y estar reglamentado con la finalidad que no cause un conflicto con los otros medios de transporte que existe, así mismo pide que se debería regularizar en razón de los índices de mortalidad ya que el transporte está siendo utilizado pero sin las debidas medidas adecuadas para poder brindar un transporte seguro de calidad y que beneficie a la población.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Coronel Martín Saquicela representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador**.

El **Coronel Martín Saquicela representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador** en su intervención indica que en la mesa técnica que se realizó en la mañana antes del inicio de la sesión, la Agencia Nacional de Tránsito iba a redactar un texto en la cual efectivamente debe existir este tipo de transporte, pero sin muchos requisitos como se los pide a los demás medios de transporte. Señala que una persona que vive en una comunidad es una persona de bajos recursos, por lo que no podrá comprar un auto nuevo tal como se habla en la mesa, razón por la cual considera que se debe ser más flexible ya que lo que se va a transportar son: animales, frutas, hortalizas y también personas y la solución que plantea la ANT es que en el cajón exista un banca con cinturón de seguridad y también una carpa cerrada de metal es decir con esto se da protección a la seguridad indica.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Michel Doumet**.

El **asambleísta Michel Doumet** indica que todos deben estar de acuerdo sobre la necesidad de que éstas personas se puedan transportar en el ámbito rural, manifiesta que según los propios datos de la Agencia Nacional de Tránsito es de cuatrocientos cincuenta mil personas que no son atendidas y más de un millón de personas que si son atendidas pero salta a la palestra. Indica cómo funciona si cumplen con las normas técnicas o no precisa y dice que la problemática no es fácil porque son caminos de tercer y cuarto orden porque ni siquiera está en manos del Gobierno Central. Menciona que lamentablemente a cada GAD le tomará mucho tiempo y precisa que a pesar de que existen varios tipos de transporte pero que lamentablemente no puede ingresar ahí por el tipo de terreno, considera que alguna modalidad no le va a permitir ingresar a ese tipo de terreno debido a que los ingresos no son rentables. Manifiesta que su preocupación radica en que existen personas que viven ahí en la comunidad y los transportan, pero se deben transportar tan solo si cumplen con los requisitos que pone la Agencia Nacional de Tránsito porque es quien tiene la obligación de velar por la seguridad.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

Su segunda preocupación dice, es crear una nueva modalidad y que de acuerdo a su experiencia es difícil delimitar debido al conflicto que puede generarse y que tal vez analizando podría entrar dentro de cuenta propia o comercial precisa.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Vicepresidente Fabricio Villamar**.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** indica que está de acuerdo con lo precisado por el asambleísta Michel Doumet y sería bueno abrir el abanico y regular las características del vehículo para la prestación de ciertos servicios. Dice que la propuesta por cuenta propia en la que manifiesta el asambleísta Michel Doumet, se debería caracterizar para que no caigan en problemas como han manifestado los transportistas técnico logístico, de tal manera se debería dejar un tema abierto y asumir las responsabilidades. Considera que es un tema sensible para las comunidades y a su vez cree que se deberían recoger todos los criterios.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** en su intervención manifiesta que cuando se habla de transporte comunitario no se habla de cuatro provincias, sino, se está hablando de las veinte y cuatro provincias porque es un tema nacional. Por otro lado indica que muchas personas han sido testigos de cómo los habitantes de las comunidades indígenas campesinas y montubias sufren la ausencia de este tipo de transportación y quedaría a su parecer en una dicotomía debido que si se crea una nueva transportación es como que se creara otra operadora y esta sería la única operadora que iría por los caminos rurales y ahí había un reclamo de operadoras que justamente hacen un recorrido rural. Pone como ejemplo que en la provincia de Bolívar en Guanajo específicamente, la gente se transporta de la ruralidad a lo urbano y se transportan en camioneta doble o sencilla y si van tres personas ya están sancionados y si van en el balde son sancionados, por lo que considera que se debe buscar un punto en el cual no se deje sin empleo y que esas mismas operadoras puedan hacer ese tipo de servicio, indica que el promedio de trabajo de esas camionetas hacen a treinta dólares diarios y casi con un ingreso diario de quince dólares y el resto es depreciación vehicular. Manifiesta que si se aumentan otras operadoras se debería dar largas a este tipo de transporte comunitario y lo que se quiere es que se active ya.

Expresa que el estudio hecho les daría el aval y es necesario considera que la AME se encuentra en la sala debido a que tiene conocimiento y también puede dar su criterio a este tema e indica que en el artículo cincuenta y uno se debe ingresar transporte comunitario y en base a eso solicita se dé lectura a todos los artículos a reformar para que se tenga una visión general.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Javier Cadena**.

El **asambleísta Javier Cadena** indica que la exposición de la Agencia Nacional de Tránsito está muy bien traída y se ajusta a la realidad actual, de la misma manera indica que se deben comprender ciertas aristas en primer lugar indica que cuando se habla de que cómo se puede poner cierta regulación en vehículos, cuando como se ha manifestado son caminos de tercer orden y por eso incluso indica que el ex Presidente Correa emitió decretos por la necesidad de transportación y



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

quien hacia este servicio el comunero que tiene su camioneta o su camión de la misma manera considera que se deben tomar en cuenta parámetros y pone de ejemplo a la provincia del Carchi donde se cerraron escuelas en el sector rural y ejemplifica que en la provincia del Carchi se cerraron casi quince escuelas de las distintas comunidades y no había transporte para movilizarse y por eso es importante y comparte la propuesta del asambleísta Michel Doumet y que sea por cuenta propia, de la misma manera cree que no habrán operadoras que quieran poner autos nuevos para este tipo de caminos y tampoco se pueden arriesgar las vidas y por eso es importante que se lo legitime en vinculación con los Gobiernos Seccionales.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Marcelo Simbaña**.

El **asambleísta Marcelo Simbaña** indica que si se incorpora el transporte comunitario rural podría caber en el transporte comercial dentro de las modalidades y también indica que podría ser con la modalidad de sustancias peligrosas y se debería analizar en los artículos 71 y 75 de la Ley que habla en los ámbitos de la autorización tanto de la Agencia Nacional de Tránsito como la de los GAD's, todo esto para no enfrascarse en crear otro tipo de transportación, sino más bien, centrarse en el momento en que el organismo otorga el título habilitante, los contratos de operación, para dar una especificidad a la técnica en cuestión y así legalizar el transporte en el sector rural.

El **Presidente de la Comisión** en su intervención manifiesta que coincide con todo los Asambleístas al expresar que es un tema muy sensible pero por lo mismo se debe seguir con el espíritu del artículo uno de la seguridad vial. Precisa que si se aprueba el artículo 51, se abren los demás artículos y se vería si se crea una nueva modalidad y acoger los comentarios que han manifestado los asambleístas Doumet y Villamar y buscar un híbrido. De la misma manera precisa que coincide con el asambleísta Pachala al ver que no es un tema de cuatro provincias si no un tema de país, pero considera que si se crea una nueva modalidad argumentando técnicamente el por qué, las operadoras formales van entrar en un conflicto entonces se hace las siguientes preguntas: ¿Quiénes tienen transporte comunitario en la actualidad, es decir las camionetas que desarrollan un transporte comercial y así pregunta nuevamente que sí, a las operadoras que existen en la actualidad se les adhiere a quienes quieran adherirse con su camioneta, se podría evitar el conflicto que está pasando el día de hoy?. Ejemplifica que en la ciudad de Guaranda existe una cooperativa de transporte donde los socios, los integrantes de esa operadora son de las comunidades y son de cabina doble y también de cabina sencilla y pregunta si el vecino comunero tiene esa camioneta por que no adherirse a esa operadora hasta ahí su intervención. Da la palabra al **asambleísta Fredy Alarcón**.

El **asambleísta Fredy Alarcón** en su intervención precisa que cada provincia tiene su realidad pero que en conjunto es una necesidad de todo el país y ejemplifica que en Sucumbíos hay rancheras dos cooperativas que no cubren todo el sector rural y donde no existe este tipo de servicio y la gente se ve obliga a utilizar su camioneta o camioncito, pero a pretexto que las personas no puedan comprar un automotor nuevo no se puede perder el objetivo de la Ley que es la Seguridad Vial y por lo tanto se debe pensar que si se crea la modalidad de transporte comunitario rural debe ser en base a los parámetros que la ANT exige técnicamente, y eso se debería analizar y poner los puntos de vista que se le autorice transportar de ésta manera a los ciudadanos.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Vicepresidente Fabricio Villamar**.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** precisa que a ratos siente que se están preocupando por el negocio de otros cuando deben preocuparse por el tema de la seguridad; indica y hace una crítica al siguiente ejemplo: si hay una cooperativa X porque es negocio y encima se ponen enojados porque alguien quiere operar en esa zona que no es negocio para ingresar de cinco a siete camionetas pero si dicen sin alguien quiere prestar el servicio venga y pague para hacer el servicio y por lo tanto propone realizar una redacción que sea en general y que los siguientes años las próximas asambleas cambien sus planteamientos precisa.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** indica que si es verdad el tema de seguridad pero también el derecho a ser transportados y también el derecho al trabajo y considera que no solo es el tema de seguridad vial aquí existen varios derechos. En este sentido hace una crítica porque las personas que hacen este trabajo son seguidos por una autoridad que les dan multas e incluso cárcel, considera que las personas que viven en la ciudad ven de otra manera de forma a priori y eso no debe suceder aquí y no se puede tener en tela de duda el tema de transporte comunitario y se podría regular en los siguientes artículos.

El **Asambleísta** recuerda que son ochocientos noventa y cuatro parroquias que están observando y que incluso mucha gente que está en el sector urbano que van de turismo a ver una laguna necesitan retornar y para regresar utilizan una camioneta y por tanto cree, desde la visión ciudadina, a posteriori no se puede dejar este tema importante y como se está planteado incluso como CONAIE entonces solicita a los **Asambleístas** se apiaden y sensibilicen en dar en los próximos artículos su correcta redacción.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** da la palabra al **asambleísta Javier Cadena**.

El **asambleísta Javier Cadena** en su intervención cree que esto no es ninguna conquista ni de la CONAIE ni de ninguna persona y piensa que es una necesidad social porque esto es lo que compete y eso como **Asambleístas** deben asumir esa realidad, de la misma manera cree que la viveza criolla se da en todas partes y comparte el ejemplo dado por el **asambleísta Fabricio Villamar** pero también cree que lo dicho por el **asambleísta Marcelo Simbaña** también es cierto y debe enfocarse de mejor manera indica.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Michel Doumet**.

El **asambleísta Michel Doumet** indica que todos están de acuerdo que el transporte comunitario es un tema nacional, pero se debe justificar indica y se debe cuidar a las cooperativas. Considera que si se ingresa el transporte comunitario en cuenta propia ya no necesariamente es una compañía sino que particularmente ellos pueden brindar el servicio con el vehículo autorizado para no tener inconvenientes.



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Presidente de la Comisión** en su intervención manifiesta que al venir de una Provincia donde el sector comunitario y sector rural es amplio es muy importante el tema de transporte con movilidad con seguridad y le preocupa que si se hace con cuenta propia hoy se pueden tener registrados cinco mil vehículos, pero el que quiera puede comprarse un vehículo entonces se estarían contradiciendo con lo que se plantearon que las operadoras ya no sean administradas individualmente los vehículos, sino a través de empresas y se debe analizar lo uno con lo otro y una vez creado el artículo cincuenta completaran con los siguientes precisa.

Indica de la misma manera que se han recibido críticas porque con esto se podrían crear un sin número de operadora y hoy en tiempo electoral indica si bien es cierto los GADS tiene su competencia en el ámbito urbano, pero se debería dar la forma para que la ANT regule y pregunta si se tiene un inventario de quienes realizan este tipo de transporte y que se debe tener una base para que no se prolifere este servicio y se pueden tener problemas con esto y entonces recomendaría que se cree una modalidad y eso permitiría seguir con el debate

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro**.

El **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro** manifiesta que si bien es cierto la ANT es la entidad de control, justamente es preciso indicar que no se han cerrado al tema de que no existe la necesidad de esta demanda insatisfecha, pero también es necesario darle seguridad vial y da un énfasis sobre todo en las entidades de control en el que no se debe crear una modalidad porque se pueden generar muchos inconvenientes pero si es necesario que se refuerce el tema de transporte comercial entendiéndose que en el sistema comercial existen varios tipos y eso está establecido en el artículo sesenta y dos del Reglamento de la Ley que habla del transporte mixto y sugiere que se establezca un servicio de transporte tipo comunitario y así darle mayor acceso a las personas y se podría ajustar en tarifas pero sin descuidar el tema de seguridad vial manifiesta.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Coronel Martín Saquicela representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador**.

El **Coronel Saquicela representante de la Comisión de Tránsito del Ecuador** indica que como CTE sugiere que el transporte en cuenta propia bajo ningún concepto se puede cobrar y sugiere que se incluya este tipo de transporte dentro del transporte comercial y considera que se debe ponderar principios o tanta seguridad vial o en cuanto a los requisitos.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** indica que ciertamente que son ciento cincuenta años de resistencia del pueblo indígena, y que lo importante es que en esta Ley debe quedar visibilizado el tema de transporte comunitario y un poco conjugando todas exposiciones el comercial puede hacer transporte comunitario, entonces sugiere crear la modalidad comercial y o comunitario rural dentro del artículo cincuenta y uno porque si no lo hace como modalidad no se aclara y al menos podría ser



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

una premisa así quedando visibilizado el transporte comunitario y así se podría afinar en los otros articulados precisa.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Vicepresidente Fabricio Villamar**.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** indica que se debe quedar claro que no en todo el país existen comunidades si no comunas y otros en relación a la Costa y Amazonía y da lectura al artículo cincuenta y siete sobre el transporte comercial donde se podría ingresar el transporte comunitario rural; señala que en ese momento bien podría la ANT incluir el transporte comunitario pero también es bastante probable indica que haya falta de decisión y que haya impedido que esto suceda y se podría redactar un texto dentro del artículo cincuenta y siete y así regular la existencia del transporte comunitaria y no se crearía una nueva clase de transporte comunitario pero existiría ya en la Ley argumenta.

El Asambleísta manifiesta su preocupación debido a que se podría interpretar que se ha estado trabajando por los intereses de las personas que se compran una camioneta y no se encuentran trabajando por la seguridad vial finaliza.

El **asambleísta Luis Pachala** vuelve a indicar que cuando se incorpora en el artículo cincuenta y uno dentro del transporte comercial las palabras y/o comunitario se visibiliza al estudio y a la demanda que se tiene sobre este tipo de transporte, da un ejemplo de un profesor que lleva su camioneta a un sector y en el regreso cuatro comuneros le dicen por favor lléveme y no les cobran por eso se llama comunitario y por eso lo multan y vuelve a reiterar que es una visión ciudadina la manifestada y se deben acoplar también a la visión andina.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Marcelo Simbaña**.

El **asambleísta Marcelo Simbaña** indica que podría incluirse la modalidad comercial y/o comunitario por hacerle feliz al asambleísta Pachala, sin embargo, de esto es necesario darle una amplitud dentro del artículo cincuenta y siete precisa y se podría incluir al transporte logístico también e incluso al transporte de sustancias peligrosas y lo importante es darle una verdadera clasificación, pero también es cierto indica que se debe fijar en una verdadera seguridad vial que significa preocuparse por las características de los vehículos para que sean seguros y no hayan pérdidas de vidas en las carreteras.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra a **Segundo Ronquillo Representante de la Agencia Nacional de Tránsito**.

Segundo Ronquillo Representante de la Agencia Nacional de Tránsito en su intervención manifiesta que si bien es cierto que la Constitución de la República del Ecuador garantiza a todos los ciudadanos transportarse de manera segura y a un costo real que satisfaga las necesidades de la población, es evidente que al realizarse el análisis de las doscientas ochenta y siete rutas en las que están operando las unidades de transporte comunitario en las cuatro provincias analizadas indica que apenas el diez por ciento son rentables y el universo vehicular, y la ANT deberá autorizar de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

acuerdo a los estudios de oferta y demanda que técnicamente demuestren que técnicamente va hacer sustentable, caso contrario precisa que las rutas que no es tan identificadas van a ocasionar problemas con las operadoras que si están dando el servicio, por lo que el objetivo debe ser fortalecer las modalidades.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Javier Cadena**.

El **asambleísta Javier Cadena** indica que si se toma en referencia en análisis de la ANT si se reforma el artículo cincuenta y uno se podría dejar interpretaciones en ese sentido, pero si el afán es atender y que exista ese servicio comparte con el planteamiento de incorporarlo dentro del artículo cincuenta y siete a su vez incorporar el servicio técnico logístico, pero también dice que se debería crear un inciso que manifieste que el transporte rural será operado directamente bajo los controles parámetros de la ANT que conlleve a cuidar la siniestralidad precisa.

Precisa que dentro de las reformas del COOTAD se plantea que exista un servicio municipal comunitario.

El **Presidente de la Comisión** pregunta a los representantes de la Agencia Nacional de Tránsito en que se afecta si se redacta transporte comercial o transporte comercial y/o comunitario.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro**.

El **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro** manifiesta que si se aumenta sería como darle dos posibilidades a una misma modalidad y ahí se va a tener conflictos y podría decir que son comunitarios cuando le conviene ser comunitario y sería comercial cuando quiere ser comercial.

El **Presidente de la Comisión** indica que quiere recoger todo el planteamiento para que en el artículo cincuenta y siete se mantenga lo que se dice por lo que se busca es darle la forma al estudio técnico nacional.

El **representante de la Agencia Nacional de Tránsito Ángel Sampedro** manifiesta que si se crea una nueva modalidad también se crea su tipo y se podría crear un tipo para que de esta manera puedan acceder las comunas pueblos o comunidades precisa.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **doctor Tomas Plúas asesor del asambleísta Michel Doumet** e indica que si se le da una nueva denominación o comercial rural por el cincuenta y uno.

El **doctor Tomás Plúas** indica que en la redacción de esta Ley el legislador estableció dos conceptos claros; uno que son clases de servicios de transporte y la otras tipos de servicios de ahí que en clases está el publico el comercial, el por cuenta propia y el particular diría que esa confusión que cuando redacta el artículo cincuenta y siete se va al detalle y dio una clasificación como mixto turístico, es decir; dentro de la Ley incorpora tipos y dentro del Reglamento dictado por



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

el Presidente de la República recoge esas modalidades entonces precisa que mal se haría en incorporar que dentro de la modalidad comercial y/o comunitario porque se podría detallar y/o carga pesada y /o mixto y ahí se desbarata toda la estructura mencionada.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** indica que el tecnicismo también es un instrumento de aniquilar el pensamiento de los pueblos y nacionalidades, en ese sentido manifiesta que si no está visibilizado el pueblo estará juzgando. Propone que mientras no estén los otros articulados, no se puede incorporar e indica que no hay innovación y entonces para que se ha gastado tanto dinero y entonces si no se toma en cuenta esto pediría un examen a contraloría porque se estaría cayendo en peculado. Indica que para que crear tanta expectativa y por eso manifiesta que sería importante pedir la comparecencia del Agencia Nacional de Tránsito.

El **Presidente de la Comisión** indica que el estudio permite crear la necesidad, pero más nos se debe dejar de lado la seguridad y no se debe perder el espíritu de ésta Ley por esto en función de más ocho millones de ecuatorianos que necesitan movilizarse en este tipo de modalidad y en función de esto indica que si un sector se quedó sin servicio se debe dar la respuesta a este sector. Pide que le den forma, tal vez buscar una nueva denominación rural-agropecuario con el fin de que en el artículo cincuenta y siete se pueda plasmar.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **Vicepresidente Fabricio Villamar**.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** indica que se va a trabajar conjuntamente con el asambleísta Michel Doumet e invita a los demás Asambleístas a trabajar coordinadamente y así preparar un texto con todo y realizar una consulta para que en la siguiente sesión se incluya un texto donde quede visibilizado el transporte comunitario rural.

El **Presidente de la Comisión** indica que hay que ser claro, se crea la figura de agropecuario-rural o no se crea y se quiere llegar a un consenso y menciona que el planteamiento ha sido crear la modalidad comunitario rural y si se cambia la denominación y partir de eso analizar.

El **Presidente de la Comisión** da la palabra al **asambleísta Luis Pachala**.

El **asambleísta Luis Pachala** indica que para la próxima sesión sería importante plantear una propuesta no improvisada y no formal y solicita que los textos se envíen para que la mesa técnica pueda revisar y tenga más insumos.

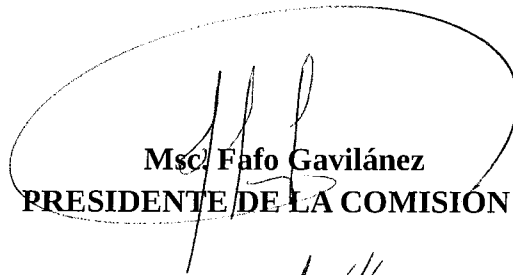
El **Presidente de la Comisión** indica que hay que partir si se añade en el artículo cincuenta y uno o no.

El **Vicepresidente Fabricio Villamar** indica que si se mantiene la estructura del artículo cincuenta y uno pero ampliando las clasificaciones de los tipos de transportes en el artículo cincuenta y siete



REPÚBLICA DEL ECUADOR
ASAMBLEA NACIONAL

El **Presidente de la Comisión** siendo las dieciocho horas cuarenta y dos minutos suspende la sesión del veinte y tres de Octubre del dos mil dieciocho de conformidad a lo previsto en el artículo 27 numeral 1 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa. - Sin perjuicio del contenido del presente documento el cual estará a lo previsto en el artículo 141 de Ley Orgánica de la Función Legislativa y artículo 33 del Reglamento de las Comisiones Especializadas Permanentes y Ocasionales.



Msc. Fafo Gavilánez
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN



Dr. Fabricio Villamar
VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN



Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA DE LA COMISIÓN





ASISTENCIA

Comisión Especializada Ocasional para Coordinar, Evaluar y Dar Seguimiento al Cumplimiento de las Responsabilidades del Consejo Consultivo Previsto en el Art. 23 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

CONTINUACIÓN
Sesión No. 28 CEOCESCC – AN – 2018

FECHA: 03 de octubre de 2018

16:30

No.	NOMBRE Y APELLIDO	CÉDULA	FIRMA
01	Michel Doumet	0809698367	[Signature]
02	Fabricio Villamar	210645957	[Signature]
03	Carlos Viteri	1600188633	[Signature]
04	Fredy Alarcón	1708663420	[Signature]
05	Fafo Gavilanez	020133 735-9	[Signature]
06	Luis Pachala	020120 580-7	[Signature]
07	Marcelo Simbaña	1001925393	[Signature]
08	Ana Belén Marín	JUSTIFICACIÓN	
09	Javier Cadena	0400810727	[Signature]

[Signature]
Abg. Carla Chacón Álvarez
SECRETARIA RELATORA

